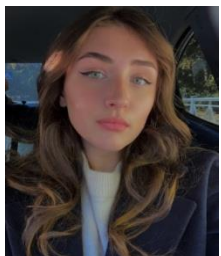


СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: СТРАТЕГИЧЕСКАЯ РОЛЬ ДЛЯ РОССИИ

А.А. Кутузова, студентка,
e-mail: sashkutserg@gmail.com,

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный
технический университет» Балтийская государственная академия
рыбопромышленного флота



А.А. Киян, студентка,
e-mail: asyakiyan@gmail.com

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный
технический университет»
Балтийская государственная академия рыбопромышленного флота



О.Г. Фаустова,
e-mail: faustovaoksana@yandex.ru

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный
технический университет»

В статье анализируются факторы, определяющие стратегическое значение Северного морского пути для закрепления преимущества Российской Федерации в водах Северного Ледовитого океана. В настоящее время Арктика представляет собой зону особого интереса многих стран, а для нашего государства регион играет решающую роль не только в политическом, но и в военном, экономическом, научном, социальном аспектах деятельности.

Ключевые слова: Арктический регион, геополитика, Северный морской путь, экономическая безопасность, транзит, транспортная система, потенциал

ВВЕДЕНИЕ

Более 20 % территории РФ располагается за Полярным кругом, поэтому климатические изменения, включающие увеличение среднедневной годовой температуры, открывают для государства новые возможности.

Северный морской путь в данной связи приобретает глобальное геополитическое значение, так как способен в случае успешной реализации стратегии его развития существенно повлиять на распределение мировых транспортных потоков.

«Главной задачей, стоящей перед нами сегодня в Арктическом регионе, остаётся увеличение грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн. т. в год к 2024 г.» [1].

Вместе с тем, это еще не все преимущества России. Помимо расширения Северного морского пути, из-за сокращения ледяного покрова РФ возлагает надежды на получение доступа к ресурсам арктического региона (нефти и газу).

План по расширению инфраструктуры Северного морского пути до 2035 г. предусматривает реализацию мероприятий федерального проекта «Северный морской путь», так и реализацию дополнительных мероприятий, направленных на развитие сырьевой базы [2].

В связи с вышеизложенным Северный морской путь на сегодняшний день является одним из самых перспективных проектов РФ. Круглогодичное судоходство сделает многие

страны более доступными, а сжиженный природный газ из северо-западной Сибири станет более конкурентоспособным по цене в сравнении с грузами из Катара, Австралии и Индонезии в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ

Северный морской путь как ключевой элемент Арктической транспортной системы.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Цель исследования: анализ особенностей функционирования Северного морского пути.

Для реализации поставленной цели определены следующие задачи:

1. Изучить функционирование Северного морского пути в политическом, военном, экономическом, научном, социальном аспектах деятельности;
3. Определить стратегическое значение Северного морского пути для России.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Исследование базируется на трудах отечественных ученых, а также на нормативных и законодательных документах.

В исследовании использовались исторический анализ, метод аналогии и ассоциации.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Северный морской путь является одним из основных, и в значительной части единственным транспортным коридором для перемещения грузов в арктических регионах Российской Федерации.

В Послании Федеральному Собранию Российской Федерации [3] Президент России В.В. Путин отмечает особое значение укрепления транспортной, научной, военной и навигационной инфраструктуры для прочного развития интересов России в Арктике. Определена задача трансформирования Северного морского пути (СМП) в глобальную, конкурентоспособную транспортную систему, играющую основную стратегическую роль в развитии регионов Дальнего Востока и Арктики.

СМП пролегает вдоль побережья России по морям Тихого и Северного Ледовитого океанов. Его протяженность составляет более 5600 км.

Сравнивая продолжительность навигационного периода по СМП, отметим, что до 2019 г. навигационный период продолжался с июля по ноябрь, а в 2020 г. продолжался с мая до января 2021 г. И это не предел. На заседании Восточного экономического форума (ВЭФ) президент России Владимир Путин призвал провести работы по открытию регулярных грузовых рейсов между Владивостоком и Санкт-Петербургом по Северному морскому пути с 2022 г.

Цель открытия данных рейсов заключается:

- в оценке перспектив СМП в качестве транспортного коридора для контейнерных перевозок и устойчивого роста экспортного, каботажного и транзитного грузопотока;
- в отработке экономически выгодного маршрута и формированию грузовой базы;
- в развитии и укреплении береговой, портовой инфраструктуры;
- в решении вопросов, связанных с обеспечением безопасности;
- в наращивании сотрудничества как с российскими партнерами, так и с зарубежными коллегами.

На сегодняшний день зимой навигация в восточном секторе СМП невозможна без проводки ледокола, т.к. толщина льда в данном районе составляет более 3 м.

Несмотря на то, что у России есть единственный в мире ядерный ледокольный флот, предназначенный для решения проблемы обеспечения национального присутствия в Арктике, не у всех крупных потенциальных перевозчиков, желающих осуществлять маршруты по Северному морскому пути, имеется ледокольный флот и суда арктического

класса для перевозки грузов [4]. В связи с этим остается актуальным вопрос обновления парка судов. В соответствии с планом развития СМП до 2035 г. в состав Росатомфлота должны войти три универсальных ядерных ледокола «Сибирь», «Урал» и «Арктика». Последний уже введен в эксплуатацию, а запуск всех ледоколов существенно повлияет на продолжительность навигации.

В настоящее время ведется строительство ведущего ядерного ледокола «Лидер», которое планируется завершить к 2027 г. Судно сможет преодолевать лед толщиной не менее 4 м, и его задачей станет круглогодичная работа по всей акватории СМП.

Для достижения целей по перевалке грузов на СМП также требуется строительство судов с большим тоннажем усиленного ледового класса.

Минтранс России предлагает рассмотреть возможность увеличения группировки судов морской спасательной службы судами тяжелого ледового класса с высокой автономностью для операций в дальних морских зонах, а также спасательных буксиров и катеров ледового класса для работы в портовых зонах.

Развитие круглогодичной навигации по СМП позволит сделать его полноценной альтернативой Суэцкому каналу. Ю. Трутнев на заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики отметил, что стоимость перевозки по Суэцкому каналу выросла в этом году в несколько раз. С его слов: «увеличение стоимости перевозок по Суэцкому каналу позволило значительной части грузов прийти в наши акватории. При правильной организации работы это даёт нам большой шанс для развития логистических возможностей и экономики Российской Федерации» [1].

Рассматривая развитие СМП в социальном аспекте, отметим, что в прилегающих регионах также будут запущены долгосрочные механизмы экономического роста, предполагается создание дополнительных рабочих мест, а рост транспортного потока послужит стимулом развития производств в регионах. Рассматриваются вопросы реализации проекта формирования судостроительной верфи для развития туризма, рыболовства и грузопассажирских перевозок в Арктике и на Дальнем Востоке.

Северный морской путь – кратчайший путь из Европы в Азию (рис. 1).



Рисунок 1 – Сравнение протяженности Северного морского пути и альтернативного через Суэцкий канал

Это является фактором повышенного интереса к СМП со стороны целого ряда государств, не только России, но и США, Великобритании, Японии, Китая и других стран.

В настоящее время СМП находится под контролем нашей страны, но в последнее время Соединенные Штаты и НАТО уделяют большое внимание Арктике, регулярно проводя маневры и военные учения в непосредственной близости от границ РФ, в связи с чем России приходится отвечать на эти вызовы, наращивая свой военный потенциал в Арктике. Как следствие было сформировано Объединенное стратегическое командование «Северный флот». Оно получило статус военного округа с 1 января 2021 г. и отвечает за безопасность и оборону в таких регионах, как Мурманская и Архангельская области, Ненецкий автономный округ и Республика Коми.

Безопасность в этих районах Северного морского пути напрямую связана с необходимостью усиления сил обороны России в Арктике за счет развития противовоздушной, противоракетной и противолодочной обороны, увеличения собственных войск.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Северный морской путь – это новый международный глобальный транспортный коридор и собственный национальный проект России. Результаты реализации данного проекта по освоению Северного морского пути должны коренным образом изменить Арктику, значительно расширяя ее инвестиционный потенциал и создавая мощную транспортную и логистическую инфраструктуру [5].

В соответствии с паспортом национального проекта должны быть реализованы следующие положения:

- построены объекты портовой инфраструктуры;
- увеличена группировка атомного ледокольного флота;
- создан флот гидрографических судов, с чьей помощью будет проведен целый ряд научных исследований;
- должна начать работу система обеспечения безопасности мореплавания, для чего будет введена в строй отдельная группировка аварийно-спасательных судов.

Отмеченные аспекты развития Северного морского пути важны и тем, что, по мнению многих международных экспертов, тот, кто выигрывает борьбу за господство в Арктике, становится общепризнанным мировым лидером, прежде всего, в экономическом плане.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Выступление Заместителя Председателя Правительства – полномочного представителя Президента в ДФО Юрия Трутнева на заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики 15.11.2021 – URL:<http://government.ru/news/43802/> (дата обращения 25.11.2021)

2. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. N 3120-р Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г. – URL:<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/> (дата обращения 20.11.2021)

3. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 1 марта 2018 года. О положении в стране и основных направлениях внутренней и внешней политики государства. URL:<http://www.kremlin.ru/acts/bank/42902> (дата обращения 20.11.2021)

4. Заключение Счетной палаты Российской Федерации о результатах внешней проверки исполнения Федерального закона «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» и бюджетной отчетности об исполнении федерального бюджета за 2019 год» в Федеральном агентстве морского и речного транспорта (г. Москва) (руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта А.И.Пошивай) Утверждено Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 17 июля 2020 года. – URL:<https://ach.gov.ru/upload/pdf/budget/ПОСМОПРЕЧФЛОТ.pdf> (дата обращения 23.11.2021)

5. Северный морской путь. Развитие по принципу трех S: save, sustainability, smart //Федеральный бизнес журнал URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html# (дата обращения 24.11.2021).

SURE SEA ROUTE: A STRATEGIC ROLE FOR RUSSIA

A.A. Kutuzova, student,
e-mail: sashkutserg@gmail.com ,
Kaliningrad State
Technical University Baltic State Fishing Fleet Academy

A.A. Kiyan, student
e-mail: asyakiyan@gmail.com
Kaliningrad State
Technical University Baltic State Fishing Fleet Academy

O.G. Faustova
e-mail: faustovaoksana@yandex.ru
Kaliningrad State
Technical University

The article analyzes the factors determining the strategic importance of the Northern Sea Route for consolidating the advantages of the Russian Federation in the waters of the Arctic Ocean. Currently, the Arctic is a zone of special interest for many countries, and for our state, the region plays a crucial role not only in political, but also in military, economic, scientific, and social aspects of activity.

Key words: *Northern Sea Route, Arctic region, economic security, geopolitics, transit, transport system, potential.*